

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Velohauptroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain; Ausführungskredit

1. Worum es geht

Der Gemeinderat will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bern bis ins Jahr 2030 von rund 11 Prozent auf 20 Prozent erhöhen. Er hat deshalb im Oktober 2014 die Velo-Offensive lanciert. Die angestrebte Steigerung des Veloanteils ist ambitioniert. Erfahrungen in anderen Städten wie etwa München zeigen aber, dass das Ziel realistisch ist.

Zentrale Voraussetzung für die Steigerung des Veloanteils ist der gezielte Ausbau der Veloinfrastruktur. Neben zahlreichen kleineren und mittleren Vorhaben sind deshalb in der Stadt Bern zurzeit auch mehrere grössere Infrastrukturprojekte in Bearbeitung, so etwa die Optimierung der wichtigsten Velowegverbindungen oder der Ausbau der Veloabstellmöglichkeiten. Seine Strategie zur Förderung des Veloverkehrs und der Verbesserung der Velowegverbindungen hat der Gemeinderat bereits mehrfach dargelegt, so beispielsweise in seiner Antwort vom 28. Mai 2014 auf die Interfraktionelle Motion SP, GB/JA!: «Velobahnen für Bern».

Im Rahmen des Kreditbeschlusses für die Projektierung und Realisierung der ersten Velohauptroute Wankdorf (Wankdorfplatz – Nordring – Bahnhofplatz) hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, ihm – unabhängig von der erwähnten Velohauptroute – eine Vorlage zur Verbesserung der Situation für Velofahrende auf der Lorrainebrücke zu unterbreiten (SRB Nr. 2015-409 vom 29. Oktober 2015). Dazu löste die Verkehrsplanung der Stadt Bern ein Projekt aus, bei dem der Projektperimeter um den nördlich an die Lorrainebrücke angrenzenden Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain erweitert wurde, da die Lichtsignalanlage dieses Knotens (LSA K029) das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht hat und ersetzt werden muss.

Für die Vorstudie hat der Gemeinderat Ende 2016 und Ende 2017 in eigener Kompetenz einen Projektierungskredit von insgesamt Fr. 150 000.00 bewilligt. Damit wurde die Projektierung bis und mit Phase Bauprojekt finanziert. Auf der Basis dieses Bauprojekts sollen nun die Ausführungsplanung und die Realisierung des Vorhabens an die Hand genommen werden.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat vorliegend einen Ausführungskredit von Fr. 2 700 000.00 für die Umsetzung der Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain. Die vom Gemeinderat bewilligten Kredite für die Vorstudie und die Projektierung (bis und mit Phase Bauprojekt) sind darin enthalten.

Die für die Lorrainebrücke geplanten Velomassnahmen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Bern (1. Generation 2007), und die Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs auf der Nordringachse ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK, 2. Generation) enthalten. Für die Realisierung der hier vorgesehenen Massnahmen kann deshalb mit Beiträgen des Bundes und des Kantons gerechnet werden.

2. Netz und Standards der Velohaupttrouten

Das Veloroutennetz der Stadt Bern (siehe Beilage) soll schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Das Grundgerüst bilden dabei die Velohaupttrouten. Diese weisen folgende Merkmale auf:

- Durchgängigkeit: kohärente und unterbruchsfreie Infrastruktur.
- Direktheit: direkte Verknüpfung von Zielgebieten.
- Attraktivität: Fokus auf einprägsame und attraktive Stadträume (keine «Schleichwege»).
- Nachfrage: bekannte und viel benutzte Routen.
- Objektive und subjektive Sicherheit: als Grundvoraussetzung aller Routen.

Ziel ist es, dass die Velohaupttrouten alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung verknüpfen. Differenziert nach räumlicher Ausgangslage sowie nach heutiger und zukünftig zu erwartender Nachfrage, werden die Haupttrouten über jeweils die am besten geeignete Strecke geführt, je nach örtlicher Situation entlang oder abseits von Hauptverkehrsstrassen.

Um neue Zielgruppen für das Velofahren zu gewinnen, soll entlang der Velohaupttrouten ein hoher Standard angeboten werden. Beispielsweise wird bei Radwegen und Radstreifen entlang von Hauptverkehrsstrassen eine Standardbreite von 2,50 m angestrebt. Bei einer solchen Dimensionierung können zwei Velofahrende nebeneinander fahren bzw. sich überholen. Zwischenmasse von 1,80 bis 2,20 m Breite werden – wo nicht anders möglich – pragmatisch angewandt, denn auch damit lässt sich der Komfort verbessern. Zusätzlich werden Optimierungen an Lichtsignalanlagen und bei Vortrittsregelungen realisiert, damit die Anzahl Stopps für die Velofahrerinnen und Velofahrer reduziert werden kann.

3. Das Projekt

3.1 Perimeter und Ziele

Das Projekt umfasst die Strecke zwischen dem Knoten Schützenmatte und dem Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain (Nordring). Ziel ist eine (möglichst) sichere Veloführung über die Lorrainebrücke. Gleichzeitig soll im Rahmen des Projekts die Lichtsignalanlage am Knoten Lorrainestrasse/Viktoria-rain (K029) ersetzt werden, da diese Anlage das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht hat.

3.2 Vorstudie

Auf der Basis der in Kapitel 2 beschriebenen Vorgaben und Standards wurde eine Vorstudie erarbeitet. Diese wurde den Interessenvertreterinnen und -vertretern der Velo-, Fussverkehr- und Behindertenorganisationen sowie Berncity und der Quartierkommission DIALOG Nordquartier im Oktober 2016 vorgestellt. Aufgrund der teilweise vorgebrachten Kritik an der Vorstudie – bemängelt wurden insbesondere die Auswirkungen der geplanten Massnahmen auf den öffentlichen Verkehr – wurden Simulationen zum Verkehrsfluss und Pläne der verschiedenen Varianten aufgearbeitet. Die überarbeitete Vorstudie fand anschliessend sowohl bei den Interessenvertretern als auch bei den Mitgliedern der vorberatenden Stadtratskommission (PVS-Sitzung vom 1. Dezember 2016) Verständnis und Unterstützung. Der vom DIALOG Nordquartier eingebrachte Vorschlag einer Temporeduktion auf der Lorrainebrücke wurde als Prüfauftrag entgegengenommen.

3.3 Bauprojekt

Aufgrund der vertieften Vorgaben aus der Vorstudie wurde auf die Erarbeitung eines Vorprojekts verzichtet und direkt auf Stufe Bauprojekt weiter projiziert. Das Bauprojekt, das die Basis für den vorliegenden Antrag für den Ausführungskredit bildet, wurde im Juli 2018 abgeschlossen. Konkret umfasst das Projekt folgende Massnahmen:

Lorrainebrücke:

Hier findet ausschliesslich eine Neuverteilung der Räume im bestehenden Fahrbahnbereich statt. Dies erfolgt mittels Neumarkierungen. Bauliche Massnahmen sind keine vorgesehen. Konkrete Massnahmen:

Fahrtrichtung stadtauswärts: Hier wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) über die Kreuzung Bollwerk/Schützenmattstrasse wie bisher zweispurig geführt. Eine einspurige Führung ist aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht möglich. Die Radstreifenbreite beträgt unverändert 1.50m. Zu Beginn der Lorrainebrücke erfolgt nun neu eine Reduktion des MIV auf eine Fahrspur. Dies ermöglicht eine Verbreiterung des Radstreifens auf 3.00 m bis zu Kreuzung Nordring/Viktoriarain.

Fahrtrichtung stadteinwärts: Aktuell werden der Bus und die Velos nach der Kreuzung Nordring/Viktoriarain bis zum Beginn der Lorrainebrücke gemeinsam auf einer sogenannten Umweltspur geführt. Auf der Brücke wird diese Umweltspur zugunsten einer Rechtsabbiegespur Richtung Henkerbrünli aufgehoben; Velofahrerinnen und Velofahrer Richtung Bahnhof verkehren auf einem Radstreifen zwischen den beiden MIV-Spuren. Der Bus erhält vor der Kreuzung Bollwerk/Schützenmattstrasse dank der Lichtsignalanlage die Möglichkeit, bevorzugt auf die MIV-Spur Richtung Bahnhof zu wechseln.

Neu wird der Bus nun bereits ab der Haltestelle Gewerbeschule (Kreuzung Nordring/Viktoriastrasse) auf die MIV-Spur Richtung Bahnhof geleitet. Dadurch entfällt die heutige Gefahr einer seitlichen Kollision von Velo und Bus auf der Lorrainebrücke. Velofahrende können sich neu bis zum Beginn der Lorrainebrücke auf einer eigenen, 3.20 m breiten Spur bewegen. Zu Beginn der Brücke erfolgt dann für die Velofahrenden die Führung Richtung Bahnhof wie bisher: nämlich zwischen den Fahrspuren in einem rot eingefärbten Bereich (Richtung Bahnhof) bzw. am rechten fahrbahnrand (Richtung Henkerbrünli). Der MIV erfährt gegenüber der heutigen Situation keine Veränderung.

Knoten Nordring/Viktoriarain (Lichtsignalanlage LSA K029):

Die gesamte Lichtsignalanlage (LSA) muss aufgrund ihres Alters ersetzt werden, und zwar inklusive Steuergerät und Rohranlagen. Mit diesem Ersatz können nun auch Anpassungen an der LSA-Steuerung zugunsten des Veloverkehrs vorgenommen werden: Bei der Umsetzung der Velohauptroute Wankdorf im Jahr 2016 war das wegen des alten Steuergeräts nicht möglich. Weiter sind im Projekt in diesem Knoten noch folgende Massnahmen vorgesehen, die zu Verbesserungen führen:

- Für den Fussverkehr (in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden):
 - o alle Lichtsignalmasten werden mittig zum Fussgängerstreifen installiert und mit taktilen Aufmerksamkeitsfeldern ausgerüstet;
 - o alle Fussgängerdrücker werden mit mit Blindenvibration ausgerüstet, Hauptübergänge zusätzlich mit Akustiksignalen;
 - o Anpassungen an Randsteinen für rechtwinklige Fussgängerquerungen;
 - o breitere Mittelinseln (wo möglich);
 - o grössere Trottoirbereiche bei den Fussgängerquerungen im Einmündungsbereich des Viktoria rains.
- Für den Veloverkehr:
 - o durchgehender Velostreifen stadtauswärts von der Lorrainebrücke in den Viktoria rain durch Anpassungen an den bestehenden Verkehrsinseln;
 - o Schaffung einer Veloverbindung Lorrainestrasse – Viktoria rain (indirekt parallel zum Fussgängerstreifen);
 - o indirektes Abbiegen für Velos stadtauswärts Richtung Lorrainestrasse wird beibehalten.

- Für den Werkerhalt der Strassen:
 - o Behebung von Belagsschäden (stellenweiser Ersatz der Tragschichten, neuer Deckbelag im gesamten Kreuzungsbereich).
- Für alle Verkehrsteilnehmenden:
 - o Neumarkierung im gesamten Knotenbereich.
- Für die Energie- und Wasserversorgung:
 - o diverse Werkleitungsarbeiten von Energie Wasser Bern (Kosten zu Lasten ewb) für eine Verbesserung der Elektro- und Wasserversorgung.

3.4 Auswirkungen/Bilanz der Massnahmen

Das nun ausgearbeitete Bauprojekt zeigt,

- dass die Situation für den Veloverkehr dank des vorliegenden Projekts markant verbessert werden kann;
- dass mit dem Projekt ebenfalls Verbesserungen für den Fussverkehr erreicht werden können;
- dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) aufgrund des Spurabbaus stadtauswärts etwas stärker behindert wird, als in einer früheren Planungsphase angenommen worden war. Die beiden Knoten können den Verkehr aber bewältigen;
- dass sich die Situation für den öffentlichen Verkehr stadteinwärts leicht verbessert, da sich der Bus nicht mehr im Rückstau des Rechtsabbiegers auf der Lorrainebrücke vor der Busschleuse aufstellen muss, sondern sich auf der (schwächer belasteten) Geradeausspur aufstellen kann. Stadtauswärts wird für den öV ungefähr der heutige Zustand aufrechterhalten.

3.5 Tempo 30

Wie unter 3.2 erwähnt, entspricht es dem Wunsch des DIALOG Nordquartier, eine Temporeduktion auf der Lorrainebrücke zu püfen. Das von der Verkehrsplanung der Stadt Bern in Auftrag gegebene Gutachten kommt zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 für die Velofahrenden eine sinnvolle Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit darstellt. Nachfolgend eine Zusammenfassung des Geschwindigkeitsgutachtens, dessen Untersuchungsperimeter sich vom Knoten Viktoriarain über die Lorrainebrücke und das Bollwerk bis zum Hauptbahnhof Bern erstreckte. Dabei wurde geprüft, ob eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zweck- und verhältnismässig ist und welche Massnahmen für die Umsetzung erforderlich sind.

Es handelt sich bei dieser Verbindung um einen Teil der Velohauptroute Wankdorf – Hauptbahnhof. Dieser wird jedoch auch vom motorisierten Individualverkehr stark frequentiert. Die geplanten Spur Anpassungen auf der Lorrainebrücke erhöhen zwar die Sicherheit für Velofahrende, erreichen jedoch nicht den angestrebten Standard einer Velohauptroute: Die Velofahrenden werden teilweise im Mischverkehr oder in Mittellage geführt. Auch auf dem Abschnitt zwischen dem Knoten Schützenrain und dem Bahnhof bestehen Lücken in der Veloführung. Der Ausbaustandard ist knapp, die Abbiegebeziehungen an den Knoten für unerfahrene Velofahrer/innen zum Teil eine Herausforderung.

Die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion auf der Lorrainebrücke und am Bollwerk wird aufgrund der bestehenden oder zu erwartenden Sicherheitsdefizite als gegeben und die Geschwindigkeitsreduktion als zweckmässig beurteilt. Im Raum Bahnhof ist die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion aufgrund der separaten Veloführung und des bereits geringeren Geschwindigkeitsniveaus nur bedingt gegeben. Eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduktion auf diesen Bereich wird jedoch aufgrund der Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Regimes für die Verkehrsteilnehmer als zweckmässig erachtet.

Die Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion ist vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen und erforderlichen Massnahmen gegeben. Die Auswirkungen auf den Busverkehr sind noch zu verifizieren. Zur Realisierung wird die Signalisation eines streckenbezogenen Tempo 30-Regimes zwischen Knoten Viktoriarain bis zum Hirschengraben empfohlen.

Aufgrund des Strassencharakters sind insbesondere auf der Lorrainebrücke spezielle Massnahmen erforderlich, welche über die üblicherweise eingesetzten Markierungen und Signale hinausgehen. Neben der Signalisation und auffälligen Bodenmarkierungen an den Knoten wird eine spezifische Bodenmarkierung auf der Lorrainebrücke zur Umsetzung empfohlen. Durch die Bodenmarkierung soll die Akzeptanz des Geschwindigkeitsregimes unterstützt und die Fahrzeuglenker auf das veränderte Geschwindigkeitsregime aufmerksam gemacht werden. Wegen des im bestehenden Zustand vergleichsweise hohen Geschwindigkeitsniveaus und der beschränkten Möglichkeiten für Massnahmen im Strassenraum, ist die Einführung mit zusätzlichen temporären Massnahmen zu unterstützen um die Akzeptanz zu erhöhen.

Trotz der Herausforderung, mit beschränkten Möglichkeiten für Massnahmen im Strassenraum ein hohes Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren, wird die Umsetzung als notwendig und für die Übergangszeit mindestens bis zur Realisierung des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) als zweck- und verhältnismässig beurteilt. Mit der Realisierung einer Geschwindigkeitsreduktion kann die Nutzung der Velohauptroute im Perimeter auch für ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer ermöglicht werden; die Einschränkungen für den motorisierten Verkehr fallen vergleichsweise gering aus.

Aufgrund dieses Fazits aus dem Gutachten ist im Projekt vorgesehen, die Signalisation eines streckenbezogenen Tempo 30-Regimes zwischen dem Knoten Viktoriarain und dem Hirschengraben einzuführen.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass BERNMOBIL von einer Erhöhung der Fahrzeiten und damit der Betriebskosten ausgeht und sich deshalb gegen die Einführung von Tempo 30 ausspricht. Die damit zusammenhängenden offenen Fragen wird die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün im Rahmen der weiteren Projektarbeiten mit BERNMOBIL klären.

4. Investitionskosten

Das Bauprojekt für die Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain sieht Kosten in der Höhe von insgesamt Fr. 2 700 000.00 vor. Die nachfolgende Zusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom 13. Juli 2018. Die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10 %; die Mehrwertsteuer (7,7 %) ist darin enthalten.

Bauarbeiten (inkl. Signalisation, Markierung und neue LSA)	Fr.	1 960 000.00
Projektierung, Bauleitung*	Fr.	370 000.00
Signalisationen und Markierungen Tempo 30	Fr.	100 000.00
Verschiedenes/Unvorhergesehenes*	Fr.	270 000.00
Total Kosten (inkl. MwSt.)	Fr.	2 700 000.00

* inkl. Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.

5. Folgekosten

5.1 Kapitalfolgekosten Tiefbauten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	2 700 000.00	2 632 500.00	2 565 000.00	67 500.00
Abschreibung 2.5 %	67 500.00	67 500.00	67 500.00	67 500.00
Zins 1.43 %	38 610.00	37 645.00	36 680.00	965.00
Kapitalfolgekosten	106 110.00	105 145.00	104 180.00	68 465.00

5.2 Betriebsfolgekosten

Die geplanten Massnahmen haben keinen nennenswerten Einfluss auf die Betriebs- und Unterhaltskosten. Der Winterdienst in erster Priorität erfolgt gemäss Betriebskonzept, welches seit der Winter-saison 2016/2017 auf der Pilotstrecke Wankdorf – Bahnhof – Europaplatz – Bümpliz angewendet wird. Die Betriebsfolgekosten werden über die Erfolgsrechnung des Tiefbauamts finanziert.

6. Beiträge Dritter

Die Velomassnahmen Lorrainebrücke sind Bestandteil der Sofortmassnahmen auf der Velohauptroute Wankdorf gemäss Agglomerationsprogramm Bern, Teil Verkehr und Siedlung, 1. Generation 2007 (ARE-Code 351.028, AP-Nr. 23; Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring), für welches Bundes-gelder reserviert sind. Die Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs auf der Nordringachse ist auch im RGSK Bern-Mittelland 2. Generation in Massnahme LV-S-13-a enthalten. Für die Realisierung der hier vorgesehenen Massnahmen kann deshalb mit Beiträgen des Bundes und des Kantons von insgesamt ca. 15 % der Realisierungskosten (rund Fr. 400 000.00) gerechnet werden. Rechtzeitig vor Baubeginn wird ein Gesuch für die Erstellung einer Finanzierungsvereinbarung einzureichen sein.

7. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Strassenbau/LSA	80 %	20 %

8. Kunst im öffentlichen Raum

Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Unter der Position Verschiedenes und Unvorhergesehenes (Investitionskosten, Kapitel 4) ist ein Betrag von Fr. 25 000.00 für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) enthalten.

9. Koordinationsbedarf mit weiteren Projekten

9.1 Projekt Lorrainestrasse

Dieses Projekt befindet sich in der Startphase für ein Vorprojekt, es sind noch keine konkreten Pläne zur Gestaltung vorhanden. Was die Einmündung der Lorrainestrasse in den Nordring angeht, wird deshalb vom Ist-Zustand ausgegangen.

9.2 Projekt Viktoriarain

Für den Viktoriarain gibt es ebenfalls Umgestaltungsideen. Das vorliegende Bauprojekt wurde mit den Projektideen zum Viktoriarain abgeglichen: Zum heutigen Zeitpunkt sind keine Konflikte mit dem vorliegenden Projekt festzustellen.

9.3 Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Mit dem Projekt ZBB soll das Verkehrsaufkommen (MIV) im Bereich des Bahnhofs und der Schützenmatte reduziert werden. Zudem wird der Knoten Schützenmatte umgestaltet. Durch die Verringerung der Verkehrsmenge wird es möglich werden, den MIV stadtauswärts bereits am Knoten Schützenmatte einspurig zu führen. Dadurch wird stadtauswärts ein durchgehender Radstreifen mit einer Breite von 3.00m möglich sein. Stadteinwärts könnte mit der Umsetzung ZBB der Radstreifen von der Mitte an den Strassenrand versetzt werden.

Die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Velomassnahmen auf der Lorrainebrücke (vorwiegend Markierungsarbeiten) stellen eine Übergangssituation bis zur für 2025 geplanten Inbetriebnahme des erweiterten und umgestalteten Bahnhofs dar. Die Massnahmen sind mit dem Projekt ZBB abgeglichen und aufwärtskompatibel ausgearbeitet. Mit der Inbetriebnahme des ZBB werden an einigen Stellen auf der Lorrainebrücke erneut Anpassungen an der Markierung und an den Fahrleitungen notwendig.

9.4 Shuttle-Bus zur Gewerblich Industriellen Berufsschule Bern (GIBB-Shuttle)

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) öffentlicher Verkehr Wyler – Länggasse sieht als Bestvariante für den hier interessierenden Wyler-Ast den Betrieb mit Doppelgelenktrrolleybussen vor. Zu den Hauptverkehrszeiten soll zudem ein GIBB-Shuttle vom Bahnhof bis zur Gewerbeschule (ohne Zwischenhalte) betrieben werden. Das Wendemanöver der GIBB-Shuttlebusse wird in der Lorrainestrasse oder auf dem angrenzenden Parkplatz Känzeli erfolgen. Im vorliegenden Projekt wurde darauf geachtet, dass ein solches Manöver nicht verunmöglicht wird.

9.5 Koordination im öffentlichen Raum KÖR

Im Juli 2017 hat eine Vernehmlassung durch die Koordinationsstelle für den öffentlichen Raum stattgefunden. Dabei hat einzig Energie Wasser Bern (ewb) Koordinationsbedarf für zusätzliche Arbeiten angemeldet. Wie in Kapitel 3.3 beschrieben, sieht ewb im Rahmen der Ausführung des vorliegenden Projekts vor, Teile ihrer Wasser- und Elektroversorgungsanlagen zu ersetzen. Diese Arbeiten sind im Gesamtprojekt integriert, in der Bauablaufplanung berücksichtigt und gehen zu Lasten von ewb.

10. Termine

Auflage Baugesuch/Baubewilligung	bis Ende 2018
Genehmigung Ausführungskredit	bis Februar 2019
Submission Baumeisterarbeiten und Ausführungsprojektierung	bis März 2019
Baubeginn	ab April 2019
Bauende	Ende 2019

11. Weitere Velohaupttrouten

Die Planung und Priorisierung der weiteren Velohaupttrouten wird im Rahmen der Velo-Offensive geprüft und vorangetrieben. Daraus werden – abgestimmt auf das regionale Siedlungs- und Gesamtverkehrskonzept RGSK, auf bereits geplante Strassenbauprojekte sowie auf allfällige Vorhaben der Nachbargemeinden – zu gegebener Zeit weitere Kreditanträge folgen. Ziel des Gemeinderats ist es, den Grossteil des Velonetzes bis ins Jahr 2030 realisieren zu können.

12. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum nach Artikel 37 Buchstabe c und Artikel 51 Ziffer 3 der Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 (GO; SSSB 101.1).

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Velohaupttroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain; Ausführungskredit.
2. Für die Umsetzung des Projekts Velohaupttroute Wankdorf: Velomassnahmen Lorrainebrücke/Erneuerung Lichtsignalanlage Knoten Lorrainestrasse/Viktoriarain wird ein Ausführungskredit von Fr. 2 700 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100512 (Kostenstelle 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 19. September 2018

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Veloroutennetz (Stand: März 2018)